

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2005–09 pictures

NEVS-brevet tisdag 12 februari

1. **Sluta gnäll på Volvo om de anställdas bonus**
2. **”Techinvesterare vill gå in Polestar”**
3. **Över 50 000 laddhybrider i Sverige**
4. **Här är Mazda MX-5 30th Anniversary Edition**
5. **Range Rover Velar får 550 hästar och långt namn**
6. **Test: Mercedes B-klass borde bli en familjefavorit**
7. **Film: Volkswagen Passat får ett lyft – här är alla fakta, funktioner och detaljer**
8. **Partikelfiltret i dieselbilen kan kosta över 30.000 att byta**
9. **BMW:s nya 48V-teknik ger extra vrid och snåla motorer**
10. **Klart: Renault godkänner HVO i sju dieselmodeller**
11. **Kris för Jaguar-Land Rover: Förlorar 40 miljarder**
12. **Milkostnad, värdeminskning och förbrukning för 116 bilar**
13. **TV: Här är veckans hetaste bilnyheter**
14. **Lyssna på Ferraris starkaste gatbilar någonsin**
15. **Auktion på Jaguar - XK 150 - 1958**
16. **Grattis Lotus Elan!**

ALLT OM BILAR

1. Sluta gnäll på Volvo om de anställdas bonus

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 7 feb 2019 12:43

Alla är upprörda för att Volvo Cars inte betalar ut någon bonus till sina anställda. Volvos vd Håkan Samuelsson tvingades gång på gång förklara och försvara beslutet. Men det är dags att sluta gnälla. Lönsamheten är för dålig och jag räknar med att de anställda fått lön för sitt jobb under året.



Expressens Jan-Erik Berggren (till höger i bild) tycker inte att Volvo ska behöva försvara sitt beslut.

Det händer att jag vill gå ifrån presskonferenser där de som får frågorna gång och på gång får förklara rena självklarheter.

I dag handlade det om att Volvo Cars presenterade sitt ekonomiska resultat och att det då står klart att de anställda på Volvo Cars i Sverige inte får någon bonus. För ett år sedan fick de anställda full bonus vilket Håkan Samuelsson avslöjade var 17 000 kronor.

Inför 2018 hade Volvo Cars tydligt definierade mål om vilken lönsamhet som krävdes för att det skulle bli någon bonus. Samuelsson ville inte avslöja några nivåer med sa att de 5,6 procent som Volvo redovisade var ”klart under” det definierade målet.

Samuelsson fick också försvara och försöka förklara sin egen lön och bonus. Som om det skulle ha något att göra med Volvos övergripande bonussystem.

För mig är det här väldigt enkelt:

1) Volvo Cars har ett bonussystem som säger att det betalas ut bonus om lönsamheten når en viss nivå. Nivån är säkert på något sätt förhandlad och ställd mot lönekrav. Om de anställda vill ha lägre bonus och högre lön så är jag säker på att det går att förhandla fram.

2) Volvo har ett lönesystem för anställda på fabriksgolvet, för chefer, säljare och andra funktioner. Där handlar det om tillgång och efterfrågan. Vill Volvo värva världens bästa ingenjör så kostar det lite mer än att anställa en färsk Chalmerist.

LÄS MER: Facket på Volvo vädjade om bonus – nobbas av ledningen

Möjligt att ge vd bonus

Det är alltså enligt den här logiska principen fullt möjligt att Håkan Samuelsson får en saftig bonus för att Volvo sålt rekordmånga bilar men att fabriksjobbarna i Torslanda får hålla tillgodo med sin månadslön.

Många har upprört vittnat om lynchstämning på fabriksgolvet eftersom det inte blir någon bonus. Jag förstår det men det går inte att komma och gnälla nu över ett bonussystem som var givet redan när vi gick in i 2018.

Volvo Cars går bra. Det är ett av Sveriges mest välmående företag och ett av världens mest välmående bilföretag. Precis som alla andra i bilvärlden står Volvo inför tuffa utmaningar och stora investeringar. Lönsamheten går upp och ner och efter att bland annat ha försökt ställa om till fler elbilar och byggt en ny bilfabrik i USA är det givet att lönsamheten inte är på topp, den sjönk i praktiken från 2017 till 2018.

LÄS MER: Världens bästa bil ska utses – två vinstchanser för Volvo

Fräckt att klaga

Jag tycker ändå att det är fräckt att klaga och gnälla på ett företag som anställt tusentals personer. Som flyttar teknikutveckling till Sverige, som låter fabriken i Göteborg gå för högtryck och som gång på gång visar att Sverige och svenska bilbyggare och ingenjörer är viktiga för Geely-koncernen.

I de stora frågorna visar Volvo Cars sina anställda respekt. Det är i min bok viktigare än att alltid och regelmässigt betala ut en bonus.

När Håkan Samuelsson säger att bonusen inte är något slags tack för väl utfört arbete – ersättningen för det kallas lön – och att trösklarna i bonussystemet helt enkelt inte passerades så är det klara besked.

Håkan Samuelsson har gjort sig känd för att vara en realistisk företagsledare som inte svävar i väg i stora kostnadsökningar. Det gav alla Volvoanställda en bonus förra året men inte i år. Jag är ändå säker på att Samuelssons strategi kommer att ge de anställda bonus i framtiden. Kanske redan om ett år.

FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/allt-du-behover-veta-om-nya-volvo/*



Av Jan-Erik Berggren

2. ”Techinvesterare vill gå in Polestar”

Redaktören bytbil.com 2019-02-08

Amerikanska techinvesterare kan köpa in sig i Volvos elbilsmärke Polestar. Det avslöjade Volvos vd Håkan Samuelsson i Volvo Studio i Kungsträdgården på torsdagen. – Det är ett stort intresse för att investera i elektrifierade och autonoma fordon, säger han.



När Volvos vd Håkan Samuelsson höll presskonferens i Volvo Studio i Kungsträdgården handlade de svenska journalisternas frågor mest om att fabriksarbetarna missade sin årsbonus på 17.000 kronor. De internationella journalisterna intresserade sig mycket mer för Volvos kommande elbilar och elbilsmärket Polestar.

Tidigare har det pratats om en börsintroduktion av Polestar, nu verkar det mer troligt att amerikanska och kinesiska techfonder investerar i bolaget utanför börsen. I dag ägs Polestar till hälften av Volvo Cars, och Volvos moderbolag Geely äger andra hälften. Utveckling av elbilar kostar stora pengar, och för Volvo är det attraktivt om fler vill dela risken för att skapa större utvecklingsresurser. Hittills har de två ägarna gått in med sju miljarder i Polestar.

– Vi har ett starkt koncept med Polestar som attraherar många. Vi håller redan på att tala med potentiella investerare. Det kan bli en privat placering som bygger på en bra värdering och ett attraktivt case, säger Håkan Samuelsson.

Håkan Samuelsson tror att varannan såld Volvo år 2025 är en elbil och då är det viktigt att elbilsbolaget Polestar har resurser för utveckling som sedan kommer Volvo till gagn. Polestar själva har som mål att sälja uppemot 100 000 bilar per år.

Den 27:e februari visar Polestar upp sin första elbil Polestar 2, och enligt Håkan Samuelsson kommer Volvo att visa en elektrisk Volvo XC40 kort därpå. De två elbilarna spås få en räckvidd på närmare 50 mil och kosta omkring en halv miljon kronor.

3. Över 50 000 laddhybrider i Sverige

Catharina Olsson-Lindh | 8 februari, 2019

Efter en uppmärksammad prognos om 2,5 miljoner laddbara fordon till 2030 bekräftas den snabba utvecklingen. I januari tillkom 2 384 laddbara fordon vilket gör att det nu finns 71 189 laddbara fordon i trafik i Sverige. Än så länge rullar en större andel laddhybrider än elbilar på vägarna men den mest populära laddhybriden kan se sig utmanad av nya elbilar som når marknaden.



Elbilsåret 2019 inleddes starkt med en ökning på 2 384 laddbara fordon i trafik. Ökningen, som är den näst högsta någonsin följer den prognos som Power Circle nyligen publicerat om 2,5 miljoner laddbara fordon till 2030. Det finns nu 71 189 laddbara fordon i trafik i Sverige varav 17 681 elbilar och 50 470 laddhybrider. Andelen laddhybrider väntas öka ett par år till innan elbilen blir det självklara valet.

Lägre pris väntas på elbilar

– Konsumenterna tycker fortfarande att laddhybriden är attraktiv i och med den flexibilitet det medför att ha tillgång till fler typer av bränsle. Elbilen väntas dock sjunka i pris samtidigt som laddinfrastrukturen byggs ut vilket kommer att medföra att fler väljer elbil framöver, säger Alexandra Andersson, projektledare och statistikansvarig Power Circle.

Ett ökat modellutbud bidrar också till ett större intresse för eldrift. Den mest populära laddhybriden kan redan nu se sig utmanad av de nya elbilarna som nådde marknaden vid årsskiftet. Exempelvis tillkom under januari hela 196 exemplar av den nya elbilen KIA E-Niro att jämföra med den sen länge marknadsledande laddhybriden som bara ökade med 8 exemplar under årets första månad.

Laddinfrastrukturen ökar

Jämfört med samma månad föregående år har den publika laddinfrastrukturen ökat med 50 procent och omfattar nu 7 162 laddpunkter. Laddpunkterna är fördelade på 1 743 laddstationer varav 386 erbjuder snabbladdning. Det finns en publik laddpunkt per tio laddbara bilar i Sverige.

– Omställningen är bara några år bort. Det är viktigt att regioner och kommuner tar höjd för storskalig elektrifiering och planerar strategiskt för laddinfrastruktur redan nu, säger Alexandra Andersson, projektledare och statistikansvarig Power Circle.

Eldrivna bussar

Det finns totalt 110 helt eldrivna bussar i Sverige, registrerade i 15 kommuner. Jämfört med samma månad förra året har antalet elbussar ökat med mer än 100 procent. Flest elbussar (19 st) finns just nu i Helsingborg kommun där det i januari registrerades hela 14 nya elbussar.

Topplistan

De vanligaste elbilarna i Sverige är Nissan Leaf (4 122 st), Tesla Model S (3 675 st) samt Renault Zoe (3 600 st). Bland laddhybriderna är Volkswagen Passat GTE (11 924 st), Mitsubishi Outlander PHEV (9 066 st) och Kia Optima PHEV (4 260 st) vanligast.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Här är Mazda MX-5 30th Anniversary Edition

Peter Klemensberger 8 februari 2019

Över en miljon exemplar har sålts av Mazdas roadster MX-5 sedan debuten 1989. Under salongen i Chicago täcks en jubileumsversion av modellen av – här är de första bilderna på bilen.





Att Mazda ska komma med en jubileumsmodell för att fira att roadstern MX-5 fyller 30 år har vi skrivit om tidigare. Mazda släppte den 10 januari en suddig bild samt informationen om att modellen ska avtäckas av under bilsalongen i Chicago – samma salong som urmodellen debuterade under 1989.

Nu släpper man ordentliga bilder och lite mer information. 30th Anniversary Edition, som namnet lyder, kommer i den unika kulören Racing Orange, speciella aluminiumfälgar från Rays, Recaro-stolar, oranga bromsok runt om, Bilstein-dämpare (bara på de med manuell växellåda), utökad ljudanläggning och kompabilitet med Apple Car Play och Android Auto för vissa marknader. Ja, och så unika emblem då såklart.

Både sufflett- och hardtop-versionen kommer i utförandet men endast i 3 000 exemplar. Bilderna visar bilen i USA-utförande.

Bilsalongen i Chicago håller öppet 7-18 februari.





GALLERI
Mazda MX-5 30th Anniversary Edition
12 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Range Rover Velar får 550 hästar och långt namn

Mattias Rabe 7 februari 2019

Land Rover har i Range Rover Velar stoppat ned det starkaste de har tillgängligt på lagerhyllorna. Velar SVAutobiography Dynamic Edition bjuder därför på 550 hästkrafter.



När Jaguar Land Rover ska toppa en modellserie trycker de inte sällan ned koncernens väl använda 5,0-liters V8-motor som med kompressormatning når upp till 550 hästkrafter (575 hk i vissa fall). Så även denna gång när Range Rover Velar nu blir prestandasuv. Med 550 hästkrafter och 680 newtonmeter ur åtta cylindrar är Range Rover Velar med det småjobbiga tilläggsnamnet SVAutobiography Dynamic Edition betydligt vassare än konkurrenten Porsche Macan i värstingutförandet Turbo Performance Package. Porsches hade 440 hästkrafter och 600 newtonmeter plockade ur sex cylindrar. Märk vårt val av tempus eftersom Macan Turbo inte finns i nuläget då modellen precis har uppdaterats och alla modellversioner ännu inte är presenterade.

Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition rör på sig ganska bra, för vad sägs om 0-100 km/h på 4,5 sekunder och 274 km/h i toppfart?! Det är jämnt skägg med betydligt svagare Macan Turbo Performance Package vars siffror är 4,4 sekunder och 272 km/h.

Chassi- och bromskomponenter har uppgraderats för att passa musklerna, bland annat luftfjädringen har förbättrats för att både bjuda på komfort och fasthet. Fyrhjulsdriften ska inte vara påverkad utan terrängdugligheten sägs finnas kvar.

Frågan är om det finns utrymme för Land Rover att ta fram en Velar SVR med ännu högre effekt? Man tycker att det borde räcka med 550 pållar… i alla fall om de kommer ur en V8 eftersom Jaguar Land Rover har uppgetts vilja avsluta den motortypen.







[GALLERI](#)
[Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition](#)
[29 bilder](#)

6. Test: Mercedes B-klass borde bli en familjefavorit

Publicerad 7 feb 2019 14:49

Det finns många bra bilar som tyvärr glöms bort alldeles för snabbt. Jag är rädd att det är ett öde som kommer att drabba Mercedes nya B-klass. Den ser så snäll ut att ingen kommer att ta den på allvar och kanske inte ens märka den.



Den snygga instrumentbrädan är det mest iögonfallande med nya Mercedes B-klass. Och det är absolut inte att förringa. Mercedes har verkligen hittat rätt med sin stora liggande och tvådelade bildskärm som B-klass hämtat rakt av från A-klass.

Funktionerna framför ratten kan skötas med en lilla touchknappen till vänster i ratten och skärmen till höger kan styras med knappen till höger, eller med toucpaden i mittkonsollen. Det krävs lite träning med fingarna för att jag snabbt ska styra rätt. Bekanta dig med skärmen när bilen står stilla för det är en hel del nya moment och ett nytt gränssnitt.

Mercedes kombinerar den digitala designen med fina färgkombinationer. Det andas premium och teknisk innovation. Mercedes nya operativsystem och röststyrning imponerar precis som i A-klass, även om "Mercedes" inte alltid gör som jag säger.

TEST: Vi kör snygga Mercedes CLS



Du sitter högt och bra i B-klass

Sittpositionen är högre än i A-klass, totalt nio centimeter och jag sitter betydligt mer upprätt. Gamla B-klass var lite av en familjebuss och nya B-klass flörtar lite med den känslan. Instrumentbrädan lever lite av sitt eget liv högt upp och det är väldigt tomt och luftigt runt benen.

Köregenskaperna är silkeslena och jag kör för det mesta i eco eller komfortläget. Jag tycker att det passar biltypen bäst. Jag förstår egentligen inte ens varför en familjediesel som den här ska ha ett sportigt körläge. Det är högst motsägelsefullt.

Motorn på två liter och 190 hästkrafter har hämtats från E-klass och betyder mindre volym och något färre hästkrafter jämfört med tidigare till förmån för lägre förbrukning och tystare gång.

LÄS MER: Mercedes A-klass kör ifrån konkurrenterna

Tråkiga utseende glöms lätt bort

Den åttastegade automatlådan tar hand om kraften på bästa sätt. Men om jag vill kan jag sätta fart på motorn där 0-100 km/tim avverkas på hyggliga 7,2 sekunder.

På utsidan ser B-klass betydligt mindre ut än vad det känns att vara på insidan. Baksätet är riktigt bra med bra stolar och gott om plats för ben och axlar.

Bagageutrymmet är från 445 liter och med ett tredelat baksäte blir det flexibelt upp till 1 530 liter.

Trots de här lovorden är jag rädd att Mercedes B-klass kommer att glömmas bort rätt snabbt. Titta bara på hur den ser ut. Visst har den, precis som A-klass, fått ett par nya snygga linjer på sidan och visst andas B-klass mer lyx och klass än tidigare.

LÄS MER: Familjen familjebil från PSA-gruppen - vi har kört dem



Mercedes har få konkurrenter

Men Mercedes B-klass är en biltyp som har det svårt i svenska bilhallar. Det är inte en liten suv, det är inte en renodlad kombi och den är inte speciellt billig.

Många kommer därför att springa förbi B-klass på väg mot en C-klass kombi eller en GLA eller GLC.

Den tydligaste konkurrenten till B-klass är BMW:s 2-serie Active Tourer. Rivalen Audi har ingen bil i samma kategori utan det blir snarare VW-gruppens VW Touran som kan bli ett alternativ.

Jag listar även Ford C-Max som en konkurrent men det här är en biltyp som inte erbjuder ett speciellt stort utbud. Snarare är det kanske den egna A-klass som konkurrerar om kunderna till B-klass.



Mercedes B-klass ser tyvärr för snäll ut för sitt eget bästa.

Köregenskaper

Mercedes har försökt balansera de relativt sportiga köregenskaperna i A-klass med en tydligare familjebilsprofil. Den upprätta sittpositionen och rymliga kupén gör sitt till för att förstärka busskänslan. Styrningen är mjuk och fin men inte lika direkt som i A-klass. Motorn spinner fint men varvas stundtals lite för högt av den nya åttastegade växellådan, speciellt om du väljer sportläget, då blir drivlinan snarare nervös och ansträngd.

Säkerhet

Mercedes fortsätter envist med en filkörningsassistent som bromsar bilen om jag närmar mig en linje. Det är inte lika brutalt som i till exempel G-klass men på vinterväg är det ändå olustigt att B-klass plötsligt bromsas kraftigt. Det går att stänga av funktionen i mittdisplayen men den går automatiskt i gång nästa gång jag startar bilen. Mercedes har balanserat assistanssystemet bra i B-klass då bilen verkar känna av när jag styr mot linjen medvetet och då inte aktivera filkörningssystemet alls När jag låter bilen styra på egen hand är det lika mjukt som i E-klass och säkerhets- och assistanssystemen är desamma som andra nya Mercedes-bilar. Trots den nervösa bromsfunktionen har B-klass en hög säkerhetsnivå med en väl fungerande autobroms.

Design

Det finns två sidor av B-klass, in- och utsidan, snygg- och anonymsidan. Jag gillar verkligen interiören även om den luftiga kupén och upprätta sittpositionen får mig att tänka familjebuss mer än sportbil. Men utsidan är alldeles för anonym, trots en snygg och fräck grill och trots fler exklusiva linjer. Jag tror tyvärr inte att ens fräcka färger eller AMG-detaljer kommer att kunna lyfta B-klass ur anonymiteten.

Komfort

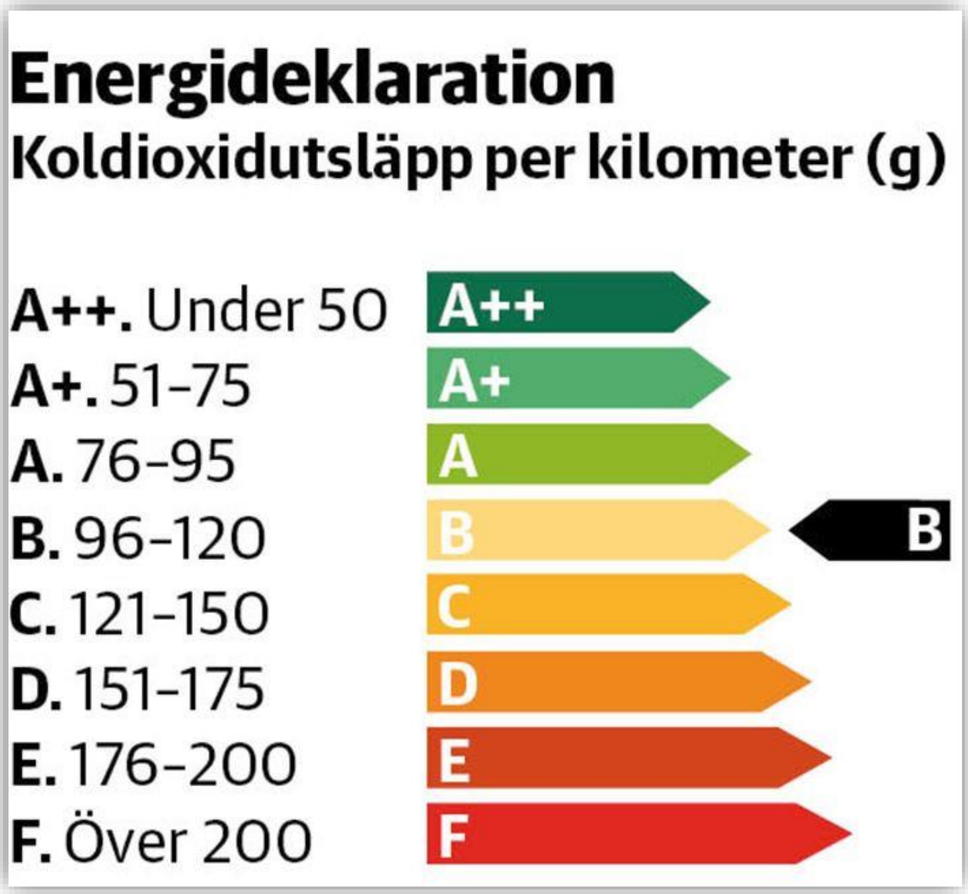
Dieselmotorn är tystare än föregångaren men när motorn varvas kommer det plötsligt en ljudpuff i kupén. Mercedes har också isolerat bort rulljud och vindbrus men från däcken hörs lite stänk vilket tyder på att dörrarna kunde isolerats lite mer. Men det här är först och främst en familjebil och ska bedömas därefter. B-klass har inte som många andra höga dörrsidor bak vilket ger bra sikt från baksätet. Sittkomforten på alla fem platser är riktigt bra och B-klass kommer att tillfredsställa många typer av familjer. Fjädringen är något stötig i låga farter men mjuk och följsam ute på motorvägen.

Ekonomi

Ett problem för Mercedes är att många kommer att jämföra B-klass med en betydligt mer karaktärsfull suv. För 350 000 kronor går det att få en bil som märks lite mer, även om den för den skulle inte behöver vara bättre. Jag tror bästa chansen för B-klass är att sno åt sig en och annan A-klassköpare som vill ha mer utrymme. Och för en Mercedeskund är inte steget mellan A- och B-klass så stort. En anonym bil får det också svårare på begagnatmarknaden.

3 konkurrenter

BMW 2-serie Active Tourer
Volkswagen Touran
Ford C-Max



MERCEDES B 220 D

Miljö

Koldioxidutsläpp: 116 gram/km. (NEDC)
Bensinförbrukning: 4,4 liter/100 km. (NEDC)
Miljöförmåner: nej

Ekonomi

Pris: Från 345 900 kronor.
Årlig fordonsskatt: 4 146 kronor.
Bränslekostnad 2 000 mil/år: 13 024 kronor.
Servicekostnad 3 år/6 000 mil: ännu inte fastställt.
Garantier: Nybil 2 år/10.000 mil, vagnskada 3 år, genomrost 30 år, lackgaranti 2 år.

Teknik

Motor: Fyra cylindrar, 2,0 liter, 190 hk vid 3 800 varv/min, 400 Nm vid 1 600 varv/min.
Drivning: Framhjulsdrift.
Växellåda: Åttastegad automat, dubbelkoppling.
Acceleration 0–100 km/tim: 7,2 sekunder.
Toppfart: 234 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 442/180/157 centimeter.
Bagagevolym: Cirka 445/1 530 liter med bakre ryggstöd uppe/nere.
Tjänstevikt: 1 685 kilo.
Maximal släpvagnsvikt: 1 800 kilo.

Betyg del för del

Köregenskaper	3
Säkerhet	4
Design	3
Komfort	4
Ekonomi	3
Totalbetyg =	**17 av 25**

Plus

Snygg inredning
Len drivlina
Rymlig

Minus

Anonym design
Dyr



Av Jan-Erik Berggren



7. Film: Volkswagen Passat får ett lyft – här är alla fakta, funktioner och detaljer

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-02-08, 13:41, uppdaterad 2019-02-08, 15:43

Laddhybriden Passat GTE är populär som tjänstebil och här görs en noggrann genomgång av allt som är nytt.



Passat GTE Sportscombi är en mycket populär förmånsbil, men vi får vänta till september innan bilarna levereras.

FILM: *https://youtu.be/fPKvw6eeKK4*

Sverige är en av Volkswagens viktigaste marknader för Passat, som länge varit en riktig storsäljare. Snart är det dags för en uppgraderad version av den åttonde generationen Passat, som kom 2014, med massor av nya funktioner och finesser.

Men vi får vänta tills september innan lanseringen drar igång i Sverige, strax efter Tyskland. Några svenska priser finns inte ännu, men som vi kan se i den informativa filmen nedan väntas inga större prispålägg, jämfört med föregående versioner. Uppgraderade VW Passat går att beställa från och med maj.

För de som har tjänstebil är förmånsvärdet och framför allt driftkostnaderna låga för laddhybriden Passat GTE. Den modellen har dock varit slutsåld sedan hösten 2018.

Det enda som möjligtvis kan dämpa tjänstebilsbilisternas frustration är att den uppgraderade Passat GTE, som kommer efter ett års väntan, får ett större batteripaket (13 kWh mot tidigare 9,9) och en längre elektrisk räckvidd (cirka 70 kilometer mot 50, enligt gamla NEDC).

Men det är förstås inte bara GTE som uppgraderas, den ansiktslyfta Passat har fått många fler förbättringar. I filmen nedan från Autogefühl, som sker på engelska, gör man en mycket noggrann genomgång av alla tekniska nyheter och nya funktioner. Perfekt vägledning för de som tänker byta till en ny Passat i höst. Givetvis kommer vi på auto motor & sport att testa ansiktslyfta VW Passat, men det är ännu för tidigt för att kunna utlova exakt när.



Välbekant, men ändå mycket nytt. Ratten i Passat är beröringskänslig, en nyhet hos Volkswagen. Den behövs för "Travel Assist", som gör Passat delvis självkörande.

Den tredje generationen av VW:s Modular Infotainment Matrix ("MIB3") gör debut i nya Passat. App-Connect – som är gränssnittet för att integrera smartphone-appar – erbjuder för första gången trådlös integrering av iPhone-appar via ett trådlöst Apple CarPlay.

Passat är nu uppkopplad hela tiden eftersom det nya infotainmentsystemet som standard också innehåller en OCU (Online Connectivity Unit), komplett med SIM-kort. En annan nyhet är en 700 watt stark ljudanläggning från danska Dynaudio – bästa ljudet hittills i en Passat, utlovar Volkswagen.



Laddhybriden GTE får en förlängd räckvidd på cirka 55 kilometer, mätt enligt den nya WLTP-körcykeln (motsvarande cirka 70 kilometer enligt NEDC-cykeln). Batterikapaciteten har ökats med 31 procent från 9,9 kWh till 13,0 kWh.

Passat GTE drivs av en turbomotor (1,4 TSI) med toppeffekt på 156 hk och av en elmotor som har en effekt på 115 hk. Systemeffekten anges till 218 hk.



Fyrhjulsdrivna och förhöjda Passat Alltrack är som förut en fristående modellversion. I standardutrustningen för Passat Alltrack ingår till exempel stötfångare som anpassats för körning offroad, hasplåtar, tröskelbreddare med underredesskydd liksom robusta skärmbreddare. Markfrigången är 172 millimeter.

Passat Alltrack kan fås med bensinmotorn 2,0 TSI på 272 hk eller med en TDI-diesel på 190 eller 240 hk. En sjustegad DSG-automat är standard för alla varianterna.



Precis som den senaste versionen av Touareg kommer Passat att vara utrustad med IQ.Light – LED Matrix-strålkastare. Lysdiodtekniken fortsätter i LED-varselljus, LED-dimljus och LED-baklyktor.



Volkswagen Passat var Sveriges fjärde mest registrerade modell 2018 med 13.650 bilar, varav 3.974 var laddhybriden GTE. Sedan starten 1973 har totalt drygt 365.000 exemplar av Passat rullat ut på de svenska vägarna.

Någon gång i vår kommer det "30-miljonte" exemplaret av Passat att rulla av monteringsbandet. Denna milstolpe gör Passat till den mest sålda mellanklassmodellen i världen.

Efter Golf (35 miljoner exemplar) och före den legendariska Folkabubblan (21,5 miljoner exemplar) är Passat en av de tre populäraste bilarna från Volkswagen någonsin.



IQ.Drive är det nya samlingsnamnet för Volkswagens assistanssystem. Hädanefter kommer alla tekniska lösningar som har med självkörande modeller att göra att samlas under beteckningen IQ.Drive. Som till exempel nya "Travel Assist" som gör Passat delvis självkörande upp till 210 km/h.

Förutom IQ.Drive kompletteras Passat av teknik som delvis integrerats i de nya assistanssystemen. Hit hör till exempel filbytessystemet Side Assist och Rear Traffic Alert, filhållningsassistenten Lane Assist, områdesbevakningen Front Assist med Pedestrian Monitoring (fotgängarskydd), släpvagnsassistenten Trailer Assist och parkeringshjälpen Park Assist. Om föraren på grund av sjukdom plötsligt inte längre skulle reagera, tar Emergency Assist över och bromsar ner bilen till stillastående.



Volkswagen har förbättrat det elektromekaniska bromsservot i ansiktslyfta Passat. Systemet, som tidigare endast användes i laddhybriden GTE, sitter nu som standard i hela produktlinjen. Det innebär stora fördelar både för komforten och säkerheten.

Den adaptiva farthållaren (ACC) reagerar på ett effektivare sätt eftersom bromsingreppen kan regleras mer precist med det elektromekaniska bromsservot. Tillsammans med Front Assist med Pedestrian Monitoring, kan bromssträckan kortas avsevärt (inom systemets gränser). I idealfallet minskas såväl risken för kollisioner med fotgängare som hastigheten vid en kollision, om en sådan inte går att undvika.



Volkswagen Passat uppdateras – längre räckvidd i laddhybriden GTE

ARTIKEL FRÅN RECHARGE



[3 olika Volkswagen Passat i test: Bensin mot diesel och laddhybrid]



[Test: Bonusfamiljen – tre laddhybrider och två gasbilar]



[TEST: VW Passat GTE, Volvo V60, Mercedes C och Passat TDI]



[Många laddhybrider helt säljstoppade – bensin och diesel får förtur i testerna]
[ARTIKEL FRÅN RECHARGE]



[Provduell: Nya Volvo V60 möter Volkswagen Passat – här är testchefens favorit]

8. Partikelfiltret i dieselbilen kan kosta över 30.000 att byta

Av John Edgren, publicerad 2018-12-13 05:54, uppdaterad 2018-12-17 11:30

Partikelfiltret renar avgaserna från dieselmotorn – men inte om det är igensatt, något som drabbar många bilägare som bara kör korta sträckor. Partikelfiltret kan kosta över 30.000 kronor att byta, visar vår granskning.



Moderna dieselbilar har ett partikelfilter för att rena avgaserna, och det ska enligt tillverkarna själva vara "självrengörande". Men fel körstil kan innebära att du måste byta partikelfiltret i förtid.

Vi har kollat priserna för fem av de populäraste dieslarna av modellår 2018 – och att få reservdelen på plats verkar bli allt dyrare.

Dieselbilarnas partikelfilter tar hand kolväten, svavel och aska – som i sin finfördelade form är väldigt skadliga. Många tillverkare hävdar att partikelfiltret ska hålla under hela bilens livslängd, men det kan behöva ersättas långt innan dess. Och de bilägare som tvingas slanta upp för ett byte blir ofta chockerade över priset.

Dyrt hos VW-koncernen

För sju år sedan kostade det drygt 16.000 kronor att byta partikelfilter på en Audi A4 2,0 TDI av modellår 2006. För samma bil av 2018 års modell tar Audiverkstaden idag upp till 33.317 kronor. Arbetskostnaden förväntas landa på 10.000–15.000 kronor. Själva reservdelen kostar 18.317 kronor, men det förutsätter att du lämnar in ditt eget partikelfilter till Audi – i utbyte får du en renoverad enhet monterad.

Fler prisexempel:

- På Volvos storsäljare V90 D4 AWD kommer du undan med 17.046 kronor för bytet.
- För en BMW 318d kostar det monterade partikelfiltret 21.235 kronor.
- Kiaverkstaden vill ha 28.824 kronor för storsäljaren Ceed 1.6 CRDi.
- Priserna varierar även mellan Volkswagenfamiljens bilmärken. Kostanden för att byta partikelfilter på en Passat Alltrack TDI modellår 2018 är 28.620 kronor.

VW-verkstaden gör en kontroll av partikelfiltret först vid 21.000 mil, men serviceteknikern på Aftén Bil konstaterar att det kan gå ganska fort att mätta filtret med sot om man bara kör kortare sträckor utan att komma upp i högre hastigheter.

"Om man exempelvis skulle köra bilen inom hemtjänsten, där man tillbringar mycket tid med att leta efter parkeringsplatser, då fungerar det inte alls", säger Artur Zelichowski på Aftén Bil.



Håller inte vad tillverkarna lovar

Bilprovningen bekräftar att partikelfiltren inte alltid håller vad tillverkarna lovar kring självrengörande egenskaper och livslängd.

"Det krävs en viss hastighet för att efterförbränningen ska ske. I 80–100 km/h tillförs bränsle så partiklarna i filtret hettas upp och bränns bort till ännu mindre partiklar. Men om din bil aldrig kommer upp i den belastningen får du heller aldrig den självrengörande effekten", säger Morgan Isaksson, besiktningsansvarig på Bilprovningen.

Men om varningslampan skvallrar om att partikelfiltret börjar bli mättat finns ett sätt att lösa problemet – om än kortsiktigt.

"Då får man ge sig ut på motorvägen och accelerera upp till högsta tillåtna hastighet, så temperaturen får partikelfiltret att rensas. Det kan fungera om bilen har ett lågt miltal", säger Morgan Isaksson.

Det fungerar dock bara som en kortsiktig lösning om filtret är nedsmutsat med sot. Men om filtret är riktigt nedsmutsat med aska, bränns inte det bort ens vid långkörning – då måste filtret bytas ut.

Pris byte partikelfilter

Bilmodell	Modellår	Pris
Audi A4 2,0 TDI	2018	33.317:–
BMW 318d	2018	21.235:–
Kia Ceed 1,6 CRDi	2018	28.824:–
Volvo V90 D4 AWD	2018	17.046:–
Volkswagen Passat Alltrack TDI	2018	28.620:–

RECHARGE

9. BMW:s nya 48V-teknik ger extra vrid och snåla motorer

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-02-08, 06:20

Vad sägs om +200 Nm extra vridmoment? BMW:s utvecklingschef Klaus Fröhlich avslöjar att andra generationen 48V-system kommer 2020–2021 och blir standard cirka 2025.



BMW:s utvecklingschef Klaus Fröhlich berättar om den kommande 48V-tekniken.

EU:s kommande utsläppsmål blir svåra att nå utan elektrifiering, därför skyndar biltillverkarna på utvecklingen av 48V-system. Med den fyrdubbla spänningsnivån går det att göra effektivare elsystem där man bland annat kan tillvarata nästan all bromsenergi vid normal körning.

Audi var först ut med serieproduktion av bilmodeller som har elsystem med spänningen 48 volt. De använder 48V-teknik för att bland annat en elektrisk kompressor ("el-turbo") och elektriskt justerbara krängningshämmare.

Även Mercedes var tidigt ute med 48V-teknik, som först användes på de senaste generationerna raka sexor (både bensin och diesel). Där är flertalet hjälpaggregat elektriska, som vattenpump och luftkonditionering. Eftersom de inte drivs av en rem, som oftast sitter längs fram på motorn, kan hjälpaggregaten placeras friare och göra motorn mera kompakt och kortare.

BMW ska också satsa på 48V-teknik och i en öppenhjärtig intervju med BMWblog.com avslöjar utvecklingschefen och styrelsemedlemmen Klaus Fröhlich flera spännande detaljer.

"Vi har en annan strategi än våra konkurrenter," säger Klaus Fröhlich till BMWBlog.com. "De började med den första generationen av 48V-systemen som först och främst var ganska dyra, cirka 2.000 euro. I dessa används en svag generator på 8–10 kW, så bränslebesparingen var mycket blygsam."

"Det gick inte att utnyttja det extra vridmomentet i elmotorn eftersom det inte var tillräckligt kraftfullt. Fördelarna var möjligheten till elektriskt driven luftkonditionering, och ett mycket bra stop/start-system, men är detta ett bra värde för kunden?"

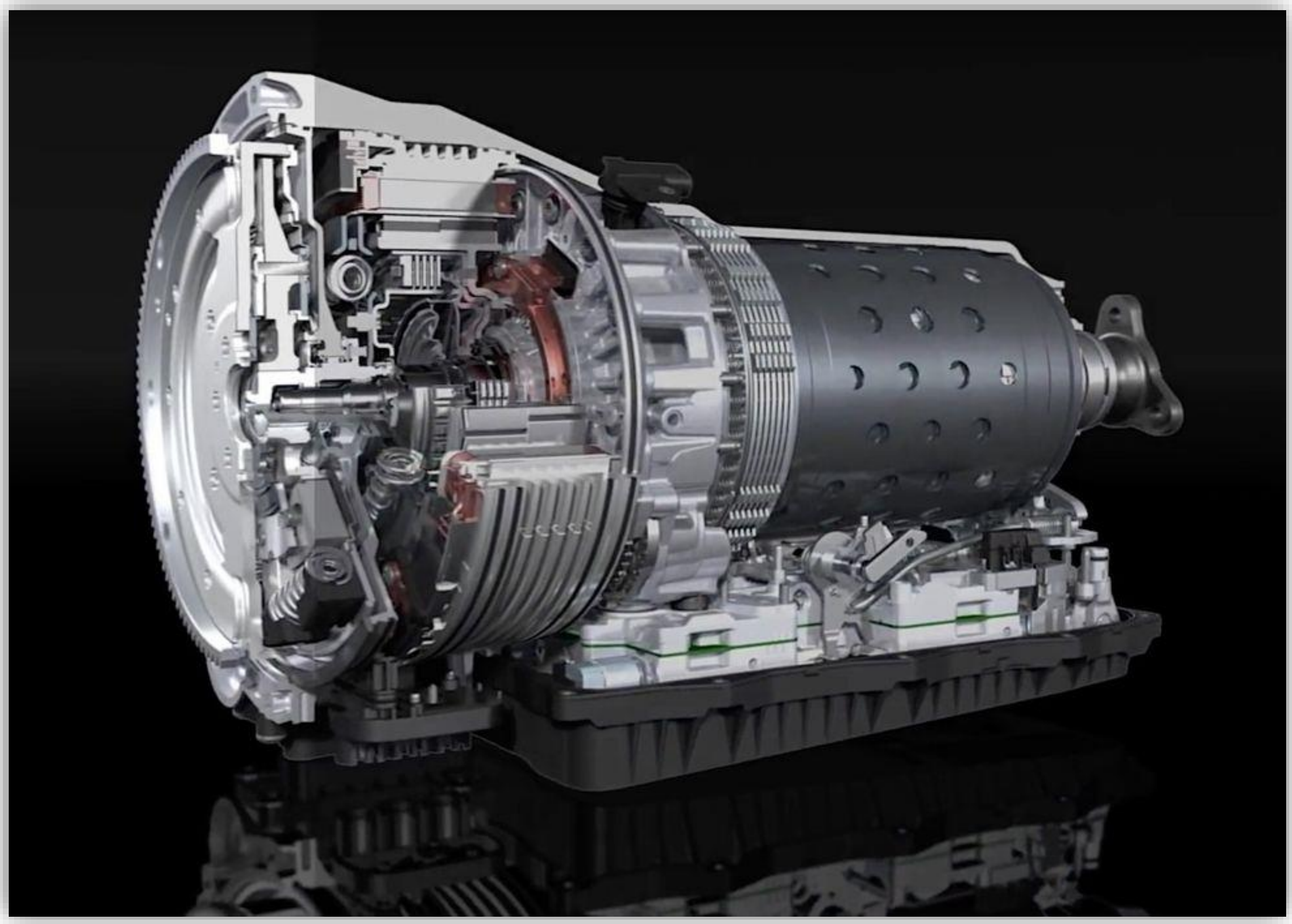
BMW:s utvecklingschef Klaus Fröhlich berättar att man byggde några prototyper med första generationen 48V-teknik, mest för att lära sig mer om komponenterna. Men fokus var hela tiden att vänta in den andra generationen 48V-system, som man visste skulle bli mycket bättre.

"Med generation 2 får vi dubbelt så mycket elkraft," säger Klaus Fröhlich. "20 kW som inte kommer från en remdriven generator, utan finns inbyggd i transmissionen. Vi samarbetar med ZF och i början av nästa årtionde kommer vi att ha de senaste generationen transmissioner."

"Förutom en dubbelt så stark elmotor får vi också ett integrerat 48 volt-system som driver bakom förbränningsmotorn. Då kan vi använda enbart elmotorn vid krypkörning och lägga till några extra funktioner utan att starta motorn. Och det viktigaste är att elmotorn verkligen kan boosta toppeffekten!"

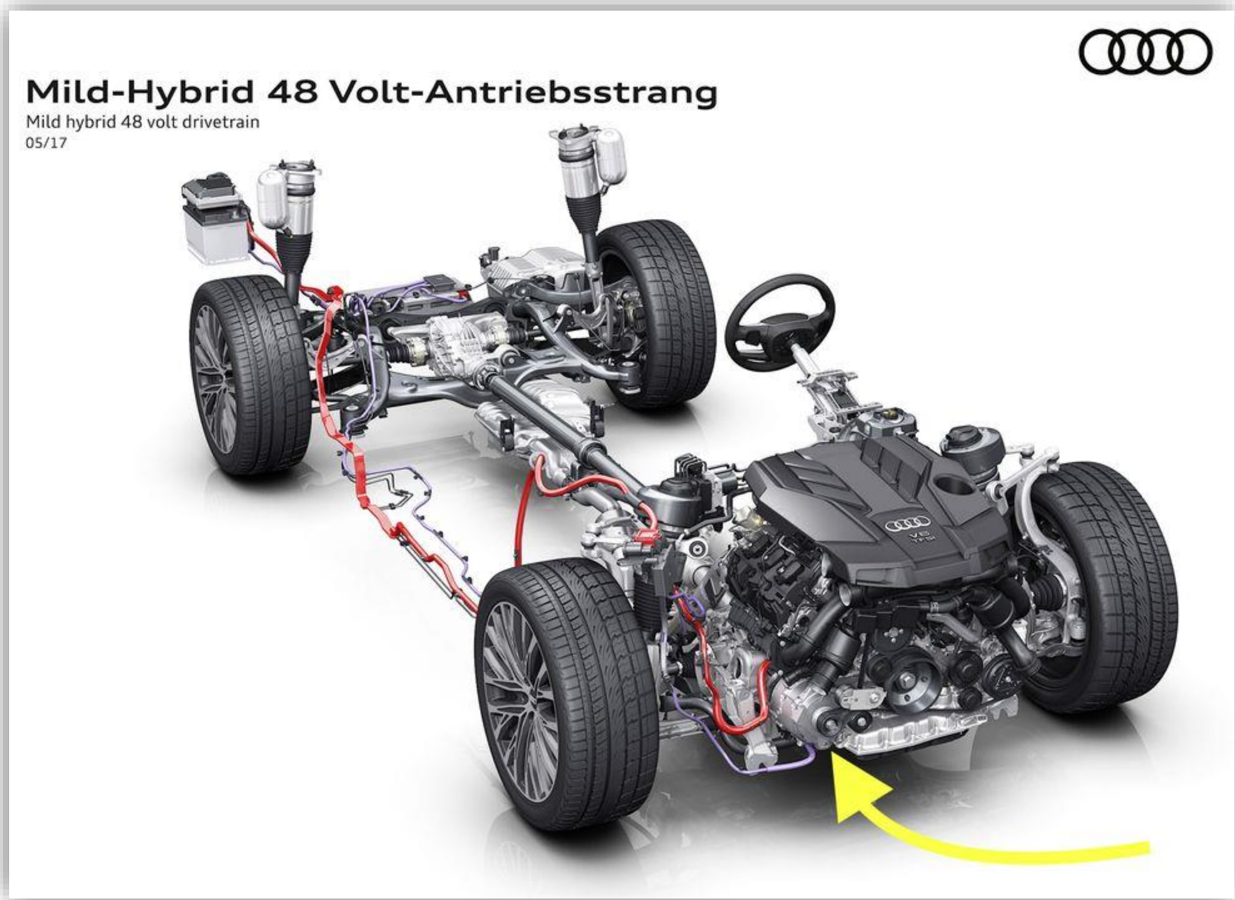
"Elmotorn kan tillföra flera hundra Nm, inte bara några slöa 80–90 Nm. Genom att vänta fick vi också tid att integrera ett större 48-volts batteri i arkitekturen. Och det bästa är att även om andra generationen är ett mycket mera prestandainriktat 48V-system så får det en lägre kostnad än den första generationen, så nu är det rätt tid att skala upp produktionen. Det hade inte varit meningsfullt att skala upp första generationen. Vid 2025 är jag övertygad om att alla förbränningsmotorer kommer att ha det här 48V-systemet."

Klaus Fröhlich avslöjade dock inte när vi får se de första 48V-modellerna hos BMW, men de bilarna kan komma 2020–2021.



I YouTube-klippet nedan visar ZF en åttastegad automatlåda med elmotor på 80 kW, avsedd för laddhybrider. Liknande teknik används för lätthybriderna med 48V-teknik, syns i filmen längst ner på sidan.

FILM: ***https://youtu.be/WAypTbNmHFc***



Pilen pekar på Audis så kallade BAS-enheten som fungerar både som startmotor och generator. Toppeffekten är 12 kW och 60 Nm. BAS-enheten kan driva bilen vid frirullning i hastigheter mellan 55–160 km/h, i upp till 40 sekunder. Systemet används på A8, A7 och nya A6.

Fakta kring 48V-tekniken:

• Med fyra gånger högre spänning går det att få ut mycket mera kraft, utan att behöva dimensionera upp. Från fysiklektionerna minns vi formeln P=U*I, med fyra gånger högre spänning får man ut fyra gånger mer effekt.

• Genom att ligga under 50 volt (i USA 60 volt) betraktas 48V-tekniken som "lågspänning", vilket sänker kraven på isolering och andra skyddsåtgärder.

• 48V-systemen används parallellt med ett 12V-system, som försörjer elektronik och förbrukarna med lägre effektbehov. Därför behövs också en mindre DC–DC omvandlare och ett 12V-batteri.

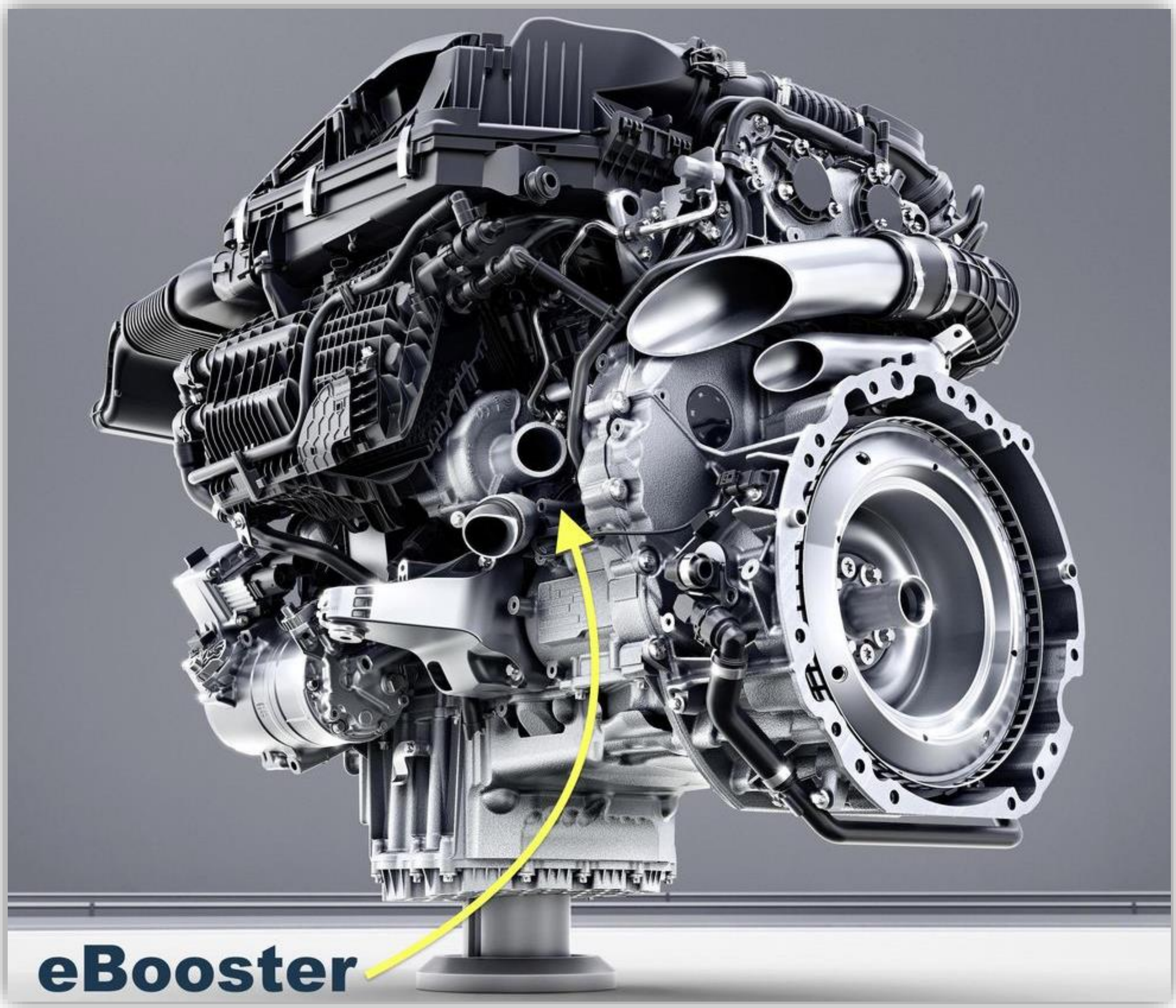
• Lätthybrider med 48V-teknik kan ge cirka 50–70 procent av fördelarna som fullhybrider har (exempelvis Toyota Prius), men till bara 30 procent av kostnaden.

• 48V lätthybrider kan ge en bränslebesparing på runt 12–15 procent i dagens mätcykler, i praktiken (med mycket stadskörning) kan besparingen nå upp till 20 procent. Detta jämfört med konventionella 12V-bilar.

• Bosch, BorgWarner, Continental, Valeo, Delphi har tagit fram 48V-teknik och komponenter för lätthybrider. Enbart franska Valeo uppger att de har 25 kunder inom bilindustrin som ska använda deras komponenter på lätthybridmodeller.

• Hittills har merkostnaden för de komponenter som behövs för att skapa en lätthybrid, eller mildhybrid, legat i intervallet 500–2.000 euro. De nivåerna kommer säkert att sjunka.

• Prestandamodellen Audi SQ7 TDI presenterades på våren 2016 som världens första serieproducerade bilmodell med 48V-teknik och en "elektrisk turbo", det vill säga en eldriven kompressor som eliminerar turbofördröjningen i V8-motorn.



Mercedes-AMG 53 modeller använder den helt nya, raka bensinsexan M256 med 48V-teknik.
Elmotorn, som sitter som en "tallrik" mellan motor och transmission, den fungerar även som generator och startmotor.

Elmotorn ger 16 kW (22 hk) och 250 Nm extra till bensinsexan och när den vänds går det att återvinna det mesta av bromsenergin (som annars går förlorad).

En av nyheterna på Mercedes raka bensinsexan på 3,0 liter är "elektrisk turbo", eZV. Uttrycket elektrisk turbo är lite missvisande eftersom det inte finns någon drivning via avgaser, utan kompressorn (som ser ut som en "halv turbo") drivs av en kraftfull 48V-elmotor.

Effekten är 5 kW nominellt och kan tillfälligt ökas till 6,2 kW. Den eldrivna kompressorn kompletteras med ett konventionellt turboaggregat, som drivs av avgaserna.



Nästa BMW M4 och M3 får 48V-teknik, elektrisk turbo, lätthybrid och +500 hk



[Audi SQ7 TDI – först i världen med elektrisk turbo och 48V]



[Hyundai Tucson får 48V-teknik och lätthybrid diesel – sparar 7 procent bränsle]



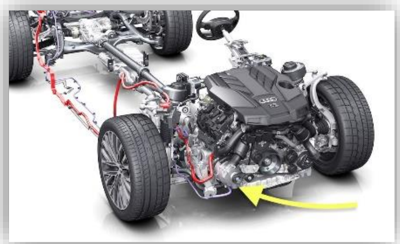
[Mercedes-AMG 53 – raka bensinsexan med elektrisk turbo och 48V-lätthybridteknik]



[Audi inför 48V-elsystem – ökar möjligheterna och sparar bränsle]



[Nya Mercedes CLS är här med 48V-teknik och raka bensinsexan]



[Audi A8 får 48V-lätthybrid som standard – tekniken slår igenom på bred front]

10. Klart: Renault godkänner HVO i sju dieselmodeller

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-08, 14:56

Många dieselbilsägare är nyfikna på <u>HVO100, ett biodrivmedel som sänker utsläppen av koldioxid med upp till 90 procent jämfört med fossil diesel.</u>
Antalet bilmärken som tillåter HVO är fortfarande få – läs gärna vår genomgång här. I korthet håller de flesta stora bilmärken fortfarande på att testa HVO-bränslet innan det godkänns.



Nu går Renault ut med beskedet att HVO-diesel godkänns i totalt **sju nya bilmodeller**. Det godkänns alltså inte i äldre Renaultmodeller. Fordon som är HVO-godkända kommer ha en märkning vid tanklocket där XTL är beteckningen för HVO.
Renaultmodellerna som klarar HVO är Clio, Mégane, Grand Scénic, Espace, Koleos, Kadjar och Talisman med vissa motoralternativ, tillverkade efter ett visst datum. Hela listan finns nedan.
Renault blir därmed det tredje franska bilmärket att godkänna HVO efter Peugeot och Citroën.
Kritiken mot HVO har framför allt handlat om att den kan innehålla palmolja eller PFAD, som bidrar till skogsskövling och därmed utsläpp på andra platser än där bilen körs, och att halterna av kväveoxider och vissa andra utsläpp som är farliga för hälsan inte sänks jämfört med fossil diesel.
Den som vill kan tanka HVO redan idag i sin dieselbil, men om det inte är godkänt av biltillverkaren tappar man garantin och det görs därmed på egen risk.
Renaults HVO-godkända modeller

- Clio/Clio Sport Tourer: dCi 90, dCi 90 EDC, från produktionsvecka 48/2018
- Mégane/Mégane Sport Tourer: dCi 115, dCi 115 EDC, från produktionsvecka 48/2018
- Grand Scénic: dCi 120, manuell växellåda, från produktionsvecka 49/2018
- Espace: dCi 160 EDC, dCi 200 EDC, från produktionsvecka 03/2019
- Koleos: dCi 175 EDC, 4x4, från produktionsvecka 03/2019
- Kadjar: dCi 115, dCi 115 EDC, från produktionsvecka 08/2019
- Talisman: dCi 120, dCi 150, manuell, från produktionsvecka 09/2019
- Talisman: dCi 160 EDC, dCi 200 EDC, från produktionsvecka 09/2019

11. Kris för Jaguar-Land Rover: Förlorar 40 miljarder

Redaktören bytbil

2019-02-08

Tvingas skriva ner värdet på fabriker och lagerbilar



Jaguar Land Rover förlorar 40 miljarder kronor på ett kvartal. Märkena tvingas skriva ner värdet på både fabriker och bilar. Efterfrågan faller på många av biltillverkarens nya modeller.

För tredje kvartalet i följd rapporterar Jaguar Land Rover om stora förluster. Anledningen är att de drabbats hårt av handelskriget mellan USA och Kina, lägre efterfrågan på dieslar samt oro inför Brexit. Tidigare har företaget gått ut med att 10 procent av arbetsstyrkan på 42 500 anställda får gå.

Under sista kvartalet 2018 blev förlusten hisnande 40 miljarder, till stor del beror det dock på att värden på fabriker och lagerbilar måste skrivas ner. Anledningen är att efterfrågan på flera av företagets modeller gått ner.

Jaguar Land Rover ägs av indiska företaget Tata som säger att de vidtar bestämda åtgärder för att komma tillrätta med Jaguar Land Rovers problem. Samtidigt är Tata Motors ingen stark ägare att hålla i handen. Nyligen fick företaget sin kreditvärdighet sänkt till ”skräp”.

Swapar som skyddar Jaguars skulder mot icke-betalning steg till sin högsta nivå någonsin, vilket indikerar att krediterna inte är säkra.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Milkostnad, värdeminskning och förbrukning för 116 bilar

Mikael Stjerna 7 februari 2019

Vi har gått igenom ekonomikalkylerna för 2018 års testbilar och hittat en vinnare – årets billigaste testbil! Värdeminskningen och soppatörsten avgör saken. Och laddbarhet!



De två största kostnadsposterna i en bilbudget är värdeminskning och bränsle. Det märker vi inte minst när vi analyserar kostnadskalkylerna för ett hundratal bilar som vi testade under 2018.

Billigast av testbilarna under 2018 blev Volkswagen Polo med en milkostnad på 29,16 kronor. Med i ekonomitoppen hänger de andra småbilarna vi har testat – Nissan Micra, Seat Ibiza, Suzuki Swift och Citroën C3. Låg bensinförbrukning och värdeminskning trycker ned bilkostnaderna till omkring 30 kronor.

Bilarna med lägst milkostnad

#	Modell	kr/mil
1	Volkswagen Polo 1,0 TSI 95 hk	29,16
2	Seat Ibiza 1,0 TSI 95	29,39
3	Nissan Micra IG-T 90	29,49
4	Suzuki Swift 1,2 Mildhybrid	29,75
5	Citroën C3 PureTech 82	30,19
6	Kia Niro Plug-In Hybrid 1,6 DCT	30,49
7	Renault Zoe R110 (elbil)	30,80
8	Toyota Yaris 1,5 Hybrid 101 hk	31,15
9	Renault Clio Energy TCe 90	31,60
10	Seat Arona 1,0 TSI 115	31,77

***Kommentar:** Volkswagen Polo är billigast att äga av de testade bilarna, men än mer anmärkningsvärt är att den betydligt större laddhybriden Kia Niro Plug-In Hybrid kommer på plats sex.*

På plats sex tar en revolutionerande nyhet plats. För första gången tar en laddbar bil plats bland ekonomibilarnas tio-i-topp. Kia Niro Plug-In Hybrid noterar 30,49 kronor i milkostnad. Ännu märkligare är att Kia Niro inte ens är en småbil – den är relativt dyr och välutrustad och till och med rymlig för en liten familj. Ändå kommer den före en rad småbilar.

För den som kan utnyttja laddbarheten och köra merparten av milen på billig elkraft finns det stora pengar att spara på bränslebudgeten.

På plats sju hittar vi en renodlad elbil, Renault Zoe. Men som elbil är marknaden betydligt mer begränsad, här gäller det att man accepterar att räckvidden är kort och att laddtiden sätter käppar i hjulet för längre resor. Vi kan också notera att det finns billigare elbilar på marknaden, med lägre milkostnad. Vi har dock inte hunnit testa den senaste eldrivna Smart EQ Fortwo – marknadens billigaste elbil – som därför inte finns med i listan.

Bilarna med lägst värdeminskning

#	Modell	kr/år
1	Dacia Duster 1,2 TCe 4×4	24 233
2	Citroën C3 PureTech 82	25 967
3	Toyota Yaris 1,5 Elhybrid 101 hk	26 067
4	Seat Arona 1,0 TSI 115	26 233
5	Volkswagen Polo 1,0 TSI 95 hk	26 767
6	Seat Ibiza 1,0 TSI 95	26 833
7	Nissan Micra IG-T 90	27 067
8	Kia Stonic 1,0 T-GDI	28 967
9	Renault Clio Energy TCe 90	29 067
10	Ford Fiesta 1,0T EcoBoost 100 hk	29 233

***Kommentar:** Inget slår lågt inöpspris när det gäller att få ett bra andrahandsvärde. Därför vinner alltid lågprismärket Dacia värdeminskningsjämförelser. Notera också att det är den påkostade, fyrhjulsdrivna Duster-modellen vi har testat. Andra Dacia-modeller har betydligt lägre värdeminskning.*

Värdeminskningen är den tyngsta posten i bilkalkylen och det är dyra, fina märken som är förlorarna. Den lägsta värdeminskningen noterar vi för Dacia Duster som endast tappar 24 233 kronor per år de första tre åren. Därmed blev Duster den 13:e billigaste bilen totalt och med råge den billigaste fyrhjulsdrivna modellen.

På plats två och tre i andrahandsvärdestoppen hittar vi Citroën C3 och Toyota Yaris som väl illustrerar de två viktiga parametrarna för att få ett bra andrahandsvärde. Lågt inköpspris och hög efterfrågan på den förnuftsstyrda andrahandsmarknaden.

Bilarna med lägst bränsleförbrukning

#	Modell	l/mil
1	Suzuki Swift 1,2 Mildhybrid	0,48
2	Volkswagen Polo 1,0 TSI 95 hk	0,56
3	Seat Ibiza 1,0 TSI 95	0,57
4	Nissan Micra IG-T 90	0,58

5	Honda Jazz 1,5	0,60
6	Skoda Octavia Combi TSI 115 DSG	0,60
7	Volvo V60 D4 Aut	0,60
8	Audi A6 Avant 40 TDI S tronic	0,62
9	Seat Arona 1,0 TSI 115	0,63
10	Renault Clio Energy TCe 90	0,63

***Kommentar:** Vår egen krävande Sverigecykel ger ärliga förbrukningssiffror, värden som går att uppnå. De går till och med att komma under om man är försiktig med gasfoten. Bensindrivna småbilar är snålast, men än mer imponerande är kanske att stora, dieseldrivna kombimodellerna Audi A6 och Volvo V60 går så snålt.*

Den tredje stora kostnaden i en bilbudget är bränslekostnaden. Till skillnad från värdeminskningen, som minskar med åren, är bränslekostnaden konstant. Äldre bilars driftkostnad domineras totalt av bränsleräkningarna, som därigenom också får stort genomslag på begagnatvärdet.

Bränslesnålast under teståret blev förstås elbilarna. Men bortsett från dem håller vi Suzuki Swift som snålsegrare. Swift kom med ny mildhybridteknik ned till 0,48 liter per mil i Teknikens Världs egen, tuffa Sverigecykel.

Kolumnförklaring
1 = Milkostnad (kr/mil)
2 = Värdeminskning per år vid 3 års ägande (kr)
3 = Förbrukning enligt Sverigecykeln (l/mil)
4 = Service-, reparations- och däckkostnader (kr)
5 = Inköpspris (kr)

Modell	1	2	3	4	5
Alfa Romeo					
Stelvio Super 2,0 280 hk	70,15	77 867	Ej mätbar	10 141	475 000
Stelvio Super 2,2 210 hk	63,19	70 200	0,73	7 148	438 000
.					
Audi					
A4 Allroad 3,0 TDI 218 quattro	59,99		Ej mätbar	4 509	455 800
A4 Avant 2,0 TDI 190 quattro	52,75	60 267	0,68	4 509	374 700
A5 Sportback 2,0 TFSI 252 quattro	56,12	59 100	0,79	5 440	420 100
A6 Avant 40 TDI S tronic	54,97	60 267	0,62	4 908	456 400
A8 L 50 TDI quattro	128,58	174 400	Ej mätbar	5 307	1 008 000
Q3 2,0 TDI 184 quattro S tronic	54,78	60 833	0,68	4 509	389 200
Q5 2,0 TDI 190 quattro S tronic	56,06	64 167	0,77	5 307	424 700
.					
BMW					
320d xDrive Steptronic Touring	45,86	48 600	Ej mätbar	3 309	333 800
430i xDrive Gran Coupé	61,49	67 000	0,84	3 309	453 500
520d Touring	59,67	63 067	0,71	3 309	426 900
530d xDrive Touring	67,60	83 533	Ej mätbar	3 309	540 900
i3s (94Ah)	37,37	50 500	Elbil	3 528	410 400

M5 M xDrive	140,95	164 067	Ej mätbar	4 772	1 147 000
X1 xDrive20d xLine	53,56	60 800	Ej mätbar	3 708	399 900
X2 xDrive20d	51,01	59 933	Ej mätbar	3 309	401 500
X3 xDrive20d	57,45	65 367	Ej mätbar	4 107	451 500
.					
Citroën					
C3 Aircross PureTech 110 EAT6	43,55	42 400	0,77	6 219	219 900
C3 PureTech 82	30,19	25 967	0,63	5 820	127 900
C4 Cactus PureTech 110 EAT6	38,04	35 800	0,67	5 384	194 900
.					
Dacia					
Duster 1,2 TCe 4×4	32,33	24 233	Ej mätbar	6 289	151 900
.					
Ford					
Fiesta 1,0T EcoBoost 100 hk	31,87	29 233	0,64	4 920	163 300
Focus 1,0T EcoBoost	36,23	33 200	0,63	5 836	199 900
Mondeo TDCI 180 Kombi	59,82	64067	0,79	8 839	362 600
.					
Honda					
Civic Type R	57,35	53 500	0,82	8 757	341 900
CR-V 1,5 Turbo 193 hk AWD CVT	53,15	55 500	0,76	4 617	335 500
Jazz 1,5	34,31	30 767	0,60	5 991	187 500
.					
Hyundai					
i30 N Performance	55,80	50 200	0,81	11 898	324 900
Ioniq electric	37,88	52 800	Elbil	4 487	397 900
Kona 1,0 T-GDI 120 hk	35,21	29 433	0,68	6 670	179 900
Kona electric Long Range	33,12	39 633	Elbil	5 385	349 900
.					
Jaguar					
E-Pace D180 AWD aut	55,82	62 100	Ej mätbar	3 170	412 900
I-Pace EV400	77,80	106 133	Elbil	3 303	859 000
XF Sportbrake 25d AWD	73,66	86 467	0,65	3 170	552 900
.					
Jeep					
Jeep Compass 1,4 Multiair 170 4WD	50,56	47 333	Ej mätbar	9 426	309 900
.					
Kia					
Ceed 1,0 T-GDi	36,57	31 567	0,64	6 851	196 700
Niro Plug-In Hybrid 1,6 DCT	30,49	34 289	0,63	6 106	298 900
Optima Sportswagon Plug-In Hybrid	43,90	55 833	0,88	7 087	404 900
Rio 1,0 T-GDi	34,45	30 433	0,65	7 050	178 700
Sportage 2,0 CRDi MHEV 185 hk	55,45	54 200	0,72	7 861	352 900
Stinger 3,3 T-GDi AWD AT8 GT	79,05	80 500	1,15	12 369	514 900
Stonic 1,0 T-GDI	35,25	28 967	0,70	6 900	184 900
.					
Land Rover					

Discovery 3,0L Td6 SE	89,66	95 666	0,91	4 367	608 900
Range Rover Evoque 2,0L TD4 4WD 150	64,97	75 000	0,66	4 107	472 600
.					
Lexus					
LS 500h	130,09	168 233	Ej mätbar	11 446	1 019 000
NX 300h AWD	50,83	57 000	Ej mätbar	8 756	382 600
RX 450hL AWD	91,34	107 267	Ej mätbar	10 365	707 700
.					
Mazda					
6 2,2 DE 175 hk Wagon	51.04	56 267	0,63	7 131	339 300
CX-5 2,5 194 hk aut AWD	52,16	51 167	0,82	5 928	333 900
.					
Mercedes					
C 220 d 4Matic Kombi	56,46	63 733	0,75	7 977	398 900
C 250 d 4Matic Kombi	61,30	68 300	0,68	7 977	431 900
E 220 d 4Matic All-Terrain	66,46	73 133	0,70	8 895	476 900
E 220 d Kombi	61,21	67 233	0,69	8 097	429 900
E 350 d Kombi	75,96	88 400	0,72	9 028	553 900
G 500	149,59	167 866	Ej mätbar	10 509	1 099 000
GLA 220 d 4Matic	57,00	57 100	0,66	7 510	373 900
S 400d 4Matic Lång	132,23	177 600	Ej mätbar	8 162	1 036 000
AMG E 63 S 4Matic+ Kombi	158,38	180 933	Ej mätbar	11 652	1 237 900
.					
Mitsubishi					
Eclipse Cross 1,5 4WD CVT	52,25	52 933	Ej mätbar	6 627	299 900
Outlander PHEV	43,33	52 733	1,04	5 579	399 900
.					
Nissan					
Leaf 40 kWh	35,36	45 833	Elbil	4 195	379 900
Micra IG-T 90	29,39	27 067	0,58	4 275	149 900
Qashqai dCi 130 4WD	40,82	43 233	Ej mätbar	6 505	255 900
Qashqai DIG-T 115	41,15	38 133	0,73	7 309	220 400
X-Trail dCi 177 Xtronic 4×4	55,90	59 067	0,75	8 871	372 900
.					
Opel					
Grandland X 1,2 ECOTEC 130	35,53	35 267	0,70	5 786	219 900
Insignia Country Tourer 2,0 260 hk	59,12	52 033	1,00	7 277	335 900
Insignia Country Tourer CDTi 210	55,91	54 367	0,71	6 612	335 900
Insignia Grand Sport 2,0 260 hk	55,58	49 467	0,72	7 438	319 900
Insignia Sports Tourer 2,0 CDTI 170	46,90	45 233	0,72	6 479	272 900
.					
Peugeot					
5008 GT BlueHDi 180 aut	53,96	60 300	0,72	7 556	369 900
.					
Porsche					
Cayenne E-Hybrid	110,68	142 067	1,03	16 978	915 000
Cayenne S	121,83	146 667	1,05	9 650	925 000

Panamera Turbo	186,03	227 200	Ej mätbar	15 515	1 550 000
.					
Renault					
Clio Energy TCe 90	31,60	29 067	0,63	4 632	154 900
Koleos dCi 175 4WD X-Tronic	48,39	48 700	0,69	7 176	314 900
Megane Sport Tourer TCe 130	36,95	34 167	0,72	1 963	203 900
Zoe R110	30,80	39 163	Elbil	4 524	347 090
.					
Seat					
Arona 1,0 TSI 115	31,77	26 233	0,63	4 939	171 900
Ibiza 1,0 TSI 95	29,49	26 833	0,57	4 675	148 700
Leon Cupra R	64,40	66 533	0,78	9 494	399 900
Leon ST Cupra TSI 300 4Drive DSG6	53,75	52800	0,90	8 131	344 900
.					
Skoda					
Karoq 1,0 TSI 115	39,30	39 567	0,63	5 814	232 600
Karoq TDI 150 4×4 DSG	44,94	47 033	Ej mätbar	6 318	296 700
Kodiaq TDI 190 7 DSG 4×4	48,42	48 900	0,75	7 392	320 900
Octavia Combi TSI 115 DSG	38,03	38 867	0,60	5 156	221 900
Octavia RS TSI 245 Combi	51,15	50 533	0,74	6 829	316 800
Octavia Scout TSI 180 DSG 4×4	49,52	44 667	0,79	6 281	282 900
Superb TSI 280 4×4 Kombi	60,96	59 933	0,84	7 345	372 900
.					
Subaru					
Outback 2,5i	54,46	54 500	0,94	5 446	329 900
XV 2,0i	45,61	43 300	Ej mätbar	4 882	289 900
.					
Suzuki					
Swift 1,2 Mildhybrid	29,75	30 867	0,48	4 554	169 900
.					
Tesla					
Model X 100D	108,69	140 227	Elbil	8 925	1 240 380
.					
Toyota					
C-HR 1,8 Elhybrid	34,77	37 633	Ej mätbar	7 271	244 900
Land Cruiser 150 2,8 Turbo D-4D	81,49		Ej mätbar	11 052	559 900
Yaris 1,5 Elhybrid 101 hk	31,15	26 067	0,68	5 834	169 900
.					
Volkswagen					
Arteon 2,0 TSI 280 GTR	52,36	42 700	0,92	8 094	409 900
Golf 1,5 TSI 130 ACT DSG7	38,35	35 267	0,68	5 371	244 900
Golf Alltrack 1,8 TSI 180	42,45	31 733	0,88	6 169	249 900
Golf GTE 1,4 TSI	43,82	48 589	0,86	7 075	386 900
Golf GTI 2,0 TSI 245 hk	50,62	48 867	0,74	7 035	309 900
Passat GT TDI 190 Kombi	55,26	61 267	0,75	7 294	341 000
Passat GTE 1,4 TSI Kombi	42,08	48 867	0,92	7 726	399 900
Polo 1,0 TSI 95 hk	29,16	26 767	0,56	4 644	158 000

T-Roc 1,0 TSI 115 hk	36,67	32 367	0,73	5 080	209 900
Tiguan Allspace TDI 190	53,70	52 267	Ej mätbar	6 933	375 000
Touareg V6 TDI 286	80,79	86 433	0,73	8 000	579 900
.					
Volvo					
V60 D4 Aut	52,95	56 567	0,60	8 400	357 800
V90 Cross Country D4 AWD	58,31	59 933	0,74	9 459	397 900
V90 D3 AWD Aut	53,32	53 400	0,73	8 586	357 900
V90 D4 Aut	48,51	44 467	0,65	8 613	359 900
XC40 D4 AWD Aut	52,24	59 467	0,75	8 028	380 800
XC60 D4 AWD Aut	55,55	59 067	0,73	9 009	398 800
XC60 T8 AWD Aut	64,53	77 578	0,98	9 237	569 900
XC90 D5 AWD	73,63	75 633	0,72	9 412	559 900

Mikael Stjerna

ALLT OM BILAR

13. TV: Här är veckans hetaste bilnyheter

Av Jan-Erik Berggren, Publicerad 8 feb 2019 10:55 Uppdaterad 8 feb 2019 11:02

Bonus till de anställda eller inte, det blev snackisen efter att Volvo presenterat sitt ekonomiska resultat för 2018.



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-veckans-hetaste-bilnyheter-7/*

Veckans bilnyheter avslöjar också bilder på nya ansiktslyfta VW Passat och tipsar om hur du hittar tips om bästa köp av en begagnad suv.

auto motor & sport

14. Lyssna på Ferraris starkaste gatbilar någonsin

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-02-07, 19:37

Förra året presenterade Ferrari att de tänker starta en ny produktlinje kallad "Icona". Idén med dessa bilar är att bygga specialmodeller i små upplagor baserade på Ferrarimodeller från förr. Först ut i Icona-linjen blev Ferrari Monza SP1 och SP2, vars design är inspirerad av modellerna 750 Monza, 250 Testarossa och 166 MM. Klassiska modeller med långa motorhuvar och otäckta sittbrunnar.



Så blev också designen på Monza SP1 och Monza SP2, där det som skiljer de åt är att antalet sittplatser i bilen. Under huven har de samma hjärta. En vässad version av den 6,5 liters V12:an som annars sitter i "dussinbilen" 812 Superfast. Ferrari har lyckats vrida ur 810 hästar ur motorn vilket gör dessa bilar till Ferraris starkaste gatbilar någonsin.

Att detta är gjort utan att montera någon turbo gör att motorn får sjunga utan munkavle – och det låter fantastiskt. Det tycker vi på redaktionen i alla fall. Bilda din egen uppfattning genom att se videon nedan.

FILM:* *https://youtu.be/j6xHfwTNo14





[Lyssna på filmen: Aston Martins V12 sugmotor till Valkyrie ger 1.000 hk vid 10.500 rpm]

catawiki

15. Auktion på Jaguar - XK 150 - 1958

Expertens värdering: 68 500 € - 75 500 €



”MASKINÖVERSATT”

Kan hämtas i: Nederländerna - med engelsk registrering - 115160 mi - 2 Mycket bra skick - minimala tecken på slitage

Märke:	Jaguar (Mer objekt)
Modelltyp:	XK 150
År:	1958
Stationerad i:	Nederländerna
Modell:	FHC
Miltal:	115160 mi
Registreringpapper närvarande:	med engelsk registrering
Skick:	2 Mycket bra skick - minimala tecken på slitage
Växellåda:	Manuell
Drivmedel:	Bensin
Färg:	Vit
Hästkrafter:	254
Slagvolym:	3442

Mycket snyggt Jaguar XK150 FHC, matchande siffror.

Rostfrittstål avgassystem, nya krom fälgar och däck, perfekt interiör. Levereras ny i Kalifornien, har ägts av Blackhawk Museum.

Ljus sprakar i färgen

Jaguaren kör och skiftar utmärkt, med engelsk registrering

Mapp med massor av information och fakturor är närvarande. Original gammal engelsk vit.

Bilen kan ses och plockas upp i Oldermarkt, Nederländerna.

Det här fordonet är begagnat. Det är tillrådligt att titta på bilen innan man börjar att bjuda, för att slippa en senare besvikelse. För att boka tid för visning eller erhålla mer information, var god kontakta Catawiki. Transport och export kostnader är inte inkluderat i priset, om inget annat uppgetts.





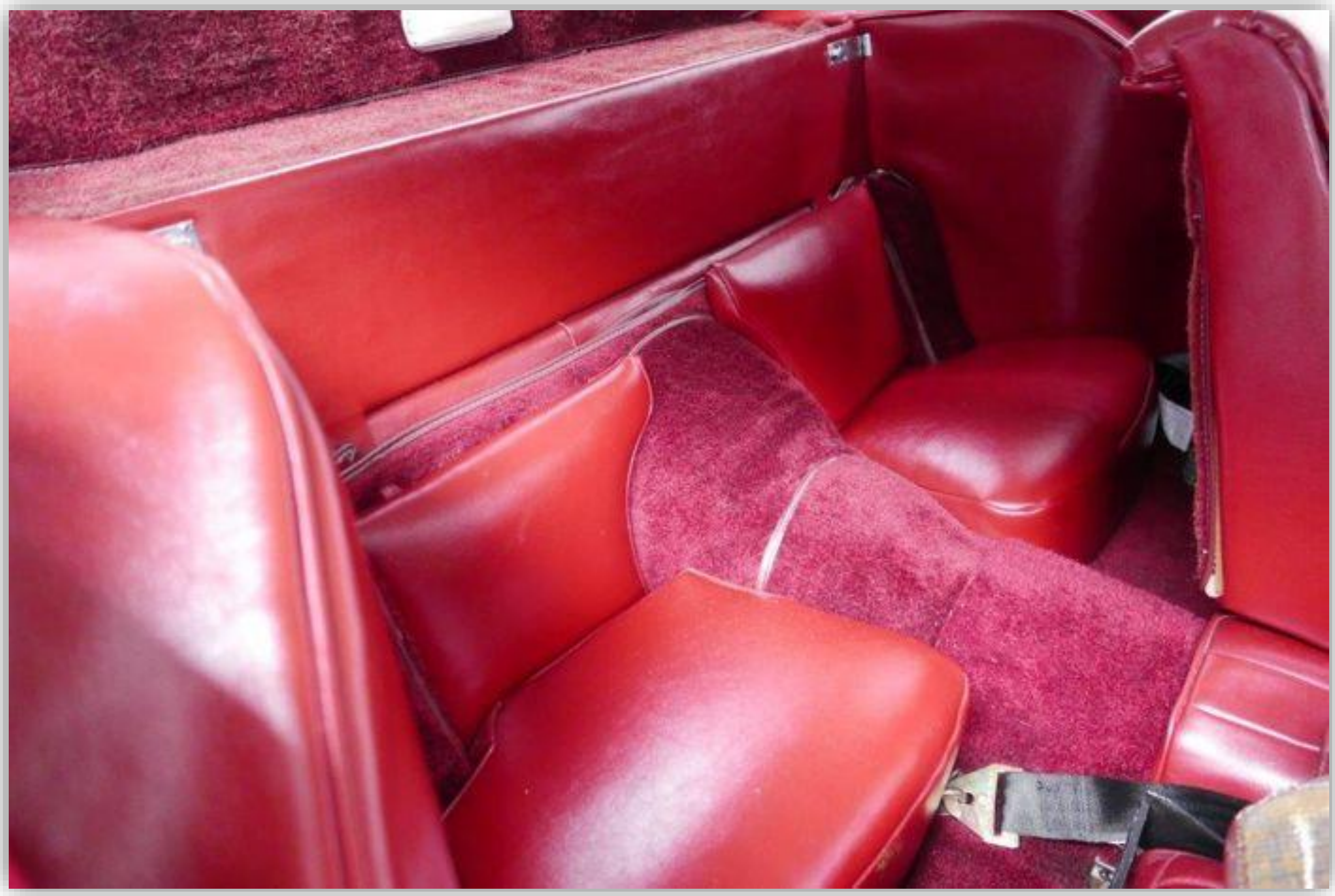



HOT
COLD
PETROL
R.P.M.
AMPS
M.P.H.



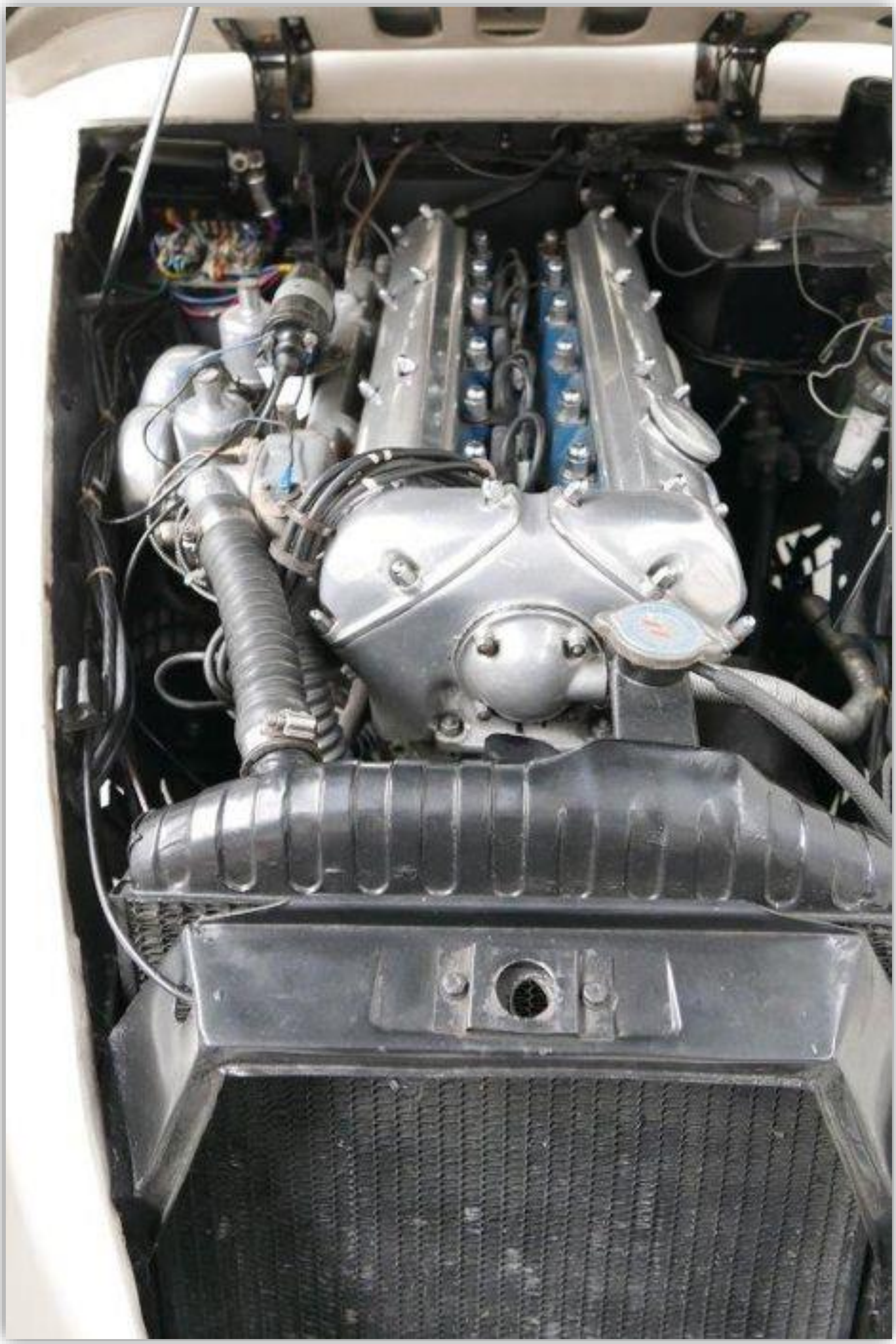







JAGUAR





16. Grattis Lotus Elan!

Publicerad 12 februari 2009

I dag när Evelina och Evy har namnsdag hyllar vi Elan!



Elan är ett franskt låneord i engelskan och betyder där livlighet (fast på franska kan det också betyda älg!).

I varje fall var det ett passande namn på den öppna sportbil Lotus lanserade 1963.

Den hade centralramschassi och karossen var liksom den tidigare sportcoupén Elite i glasfiber.

Elan var den första produktionsbilen med den **twin-cammotor** som av Lotus utvecklats ur Fords motorfamilj Kent och som sedan blev mycket känd som drivkälla i Lotus-Cortina.

I Elan var den vid presentationen på 1498 cc men togs snart upp till 1 558 cc. Elan var inte mer än 367 cm lång och vägde bara 620 kg.

Den var mycket snabb med en fenomenal väghållning. Som de flesta bilar från Lotus var den ett tämligen ömtåligt körinstrument med stort underhållsbehov.

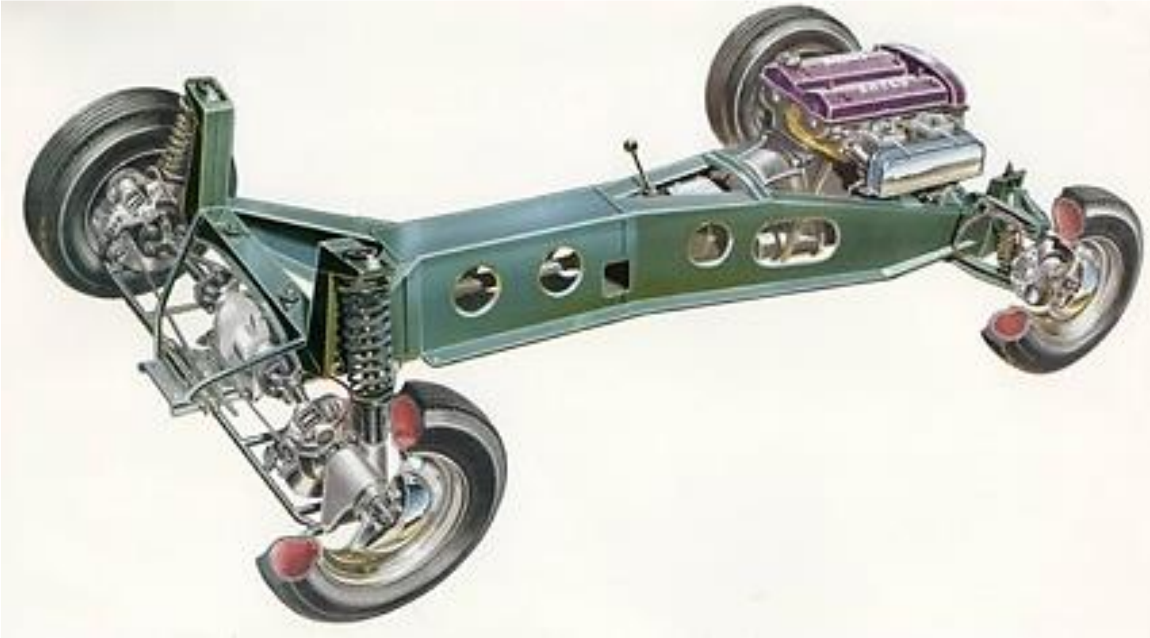
Den utvecklades successivt och kom också som coupé 1965. Tillverkningen upphörde 1973.

En förstorad version introducerades 1967 som +2 130 med ett litet nödsäte bak. Den kallades på en del marknader Elan +2 och fanns kvar till 1975.

År 1989 var det dags för en ny Elan som liksom originalet hade öppen glasfiberkaross, chassi med centralram och fyrcylindrig twincammotor.

Denna gång hade motorn turbo och kom från *Isuzu*. Den nya modellen hade internbeteckningen M100 och var den första och sista bilen från Lotus med **framhjulsdrift**.

Konkurrensen från den lättare och bakhjulsdrivna *Mazda Miata* blev för svår och M100 lades ned 1995 efter ungefär 4 600 tillverkade bilar.



Nydanande chassiteknik signerad Colin Chapman, ägare och skapare av Lotus.



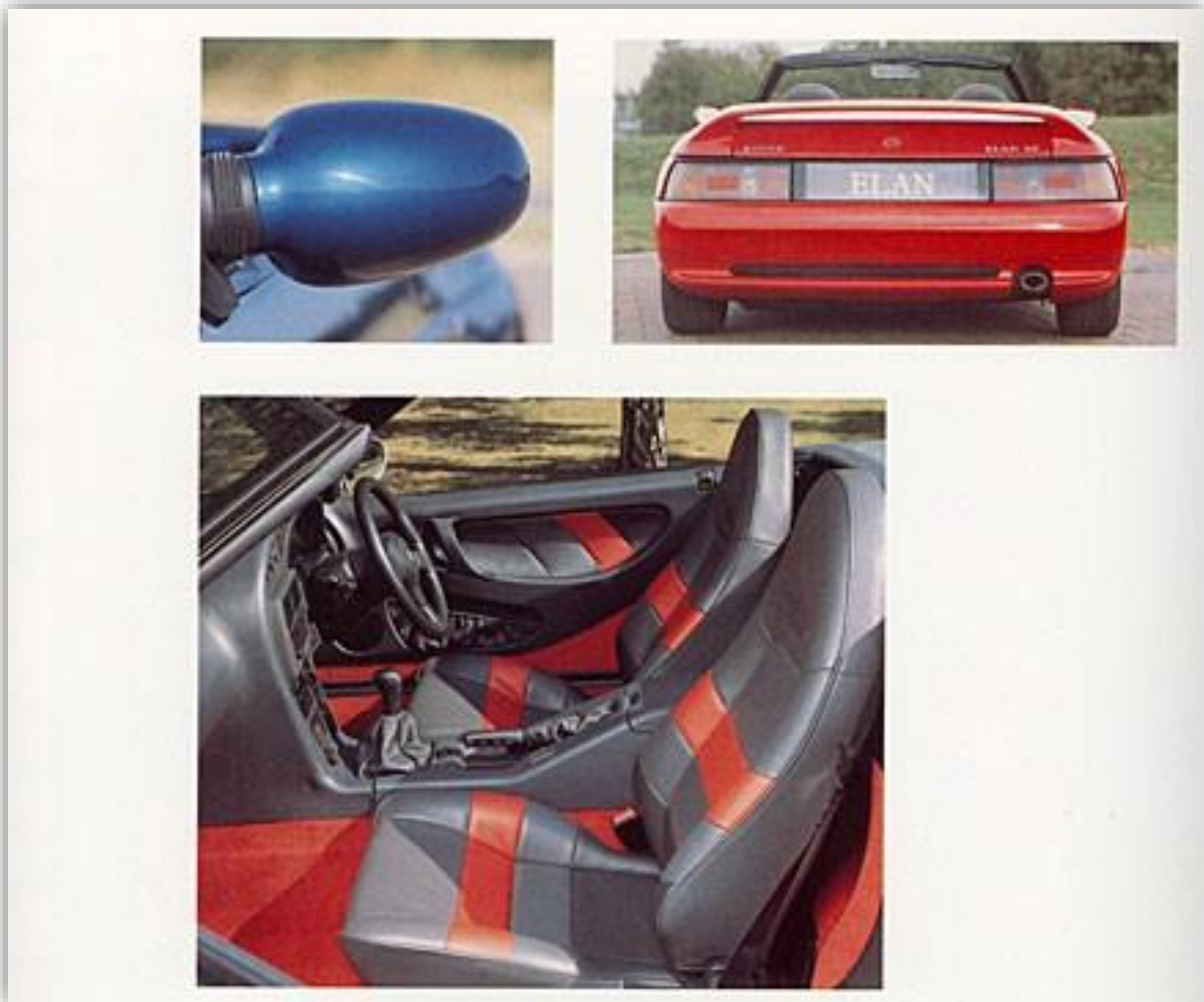
Elan Coupé här i Sprintversion med något högre effekt och stripes på sidan.



I Lotus +2 130 kunde man åka fyra om baksätespassagerarna inte var för storvuxna.



Den framhjuldrivna Elan M100 låg i tiden markerad bredd och kort bakre överhäng.



Snygga detaljer på M100.



BIKESTER



Cube Aerium C:68 SL
Triathloncykel High Svart (2019)

Lämna ett produktomdöme

63 899 kr

inkl. skatt, Fri frakt

SLUT